Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13475**

18. Wahlperiode 28.08.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Kerstin Andreae, Sylvia Kotting-Uhl, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Christian Kühn (Tübingen), Peter Meiwald, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Tunnelhavarie an der Rheintalbahn bei Rastatt

Am 12. August 2017 kam es bei Bauarbeiten zum Rastatter Tunnel zu einem Erdrutsch. In deren Folge senkten sich Oberbau und Gleise der für den internationalen Güterverkehr und den Personenverkehr sehr wichtigen Rheintalbahn so ab, dass der Verkehr laut Deutsche Bahn AG zunächst für mindestens zwei Wochen unterbrochen wurde. Knapp eine Woche nach dem Unglück stellte die DB diesen Zeitplan selbst in Frage – insbesondere, da der Boden immer weiter in Bewegung ist.

Die Auswirkungen für Tausende Reisende und rund 200 Güterzüge täglich sind immens und das Krisenmanagement seitens der Deutschen Bahn wurde vielfach kritisiert (DER SPIEGEL: „Neben der Spur“, Ausgabe 34/2017, Seite 50 ff., Manager Magazin: „Der Buhmann ist die Deutsche Bahn“ vom 23. August 2017, www.manager-magazin.de/unternehmen/industrie/deutsche-bahn-scheitert-mit-krisenkommunikation-im-rheintal-a-1164265.html). Es ist großem Glück zu verdanken, dass bei dieser Zugdichte nicht noch weit Schlimmeres passiert ist und kein Zug an der Stelle entgleiste. Es sind aber auch Fragen zur Bauweise zu stellen, weil hier nach ursprünglichen Aussagen der Deutschen Bahn ein bundesweit neues Verfahren zum Einsatz gekommen ist, welches trotz aller Beteuerungen offenbar nicht sicher war und ist. Auch ist die Verbindung zu Stuttgart 21 zu ziehen, wo im deutlich schwierigeren geologischen Untergrund (bei Kontakt mit Wasser aufquellendes Anhydrit) ebenfalls in einem neuartigen Verfahren Tunnel gebaut werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wann kam es nach Kenntnis der Bundesregierung zu den Bodenbewegungen an der Tunnelbaustelle in Rastatt (bitte die Uhrzeit so genau wie möglich angeben), die dann zur Gleisabsenkung der Rheintalbahn geführt haben?
2. Zu welchen Zeitpunkt (bitte die Uhrzeit so genau wie möglich angeben) und auf welchem Wege wurde nach Kenntnis der Bundesregierung der zuständige Fahrdienstleister über diese Veränderungen an der Gleislage informiert?
3. Zu welchen Zeitpunkt (bitte die Uhrzeit so genau wie möglich angeben) erfolgte nach Kenntnis der Bundesregierung die Streckensperrung durch den zuständigen Fahrdienstleister?

4. Wann hat nach Kenntnis der Bundesregierung der jeweils letzte Zug pro Fahrtrichtung auf den beiden Gleisen die Unfallstelle passiert, bevor die Strecke gesperrt wurde (bitte genaue Angabe zum Zug inkl. Zugtyp, Zugnummer und Fahrtziel)?
5. Wann sollte nach Kenntnis der Bundesregierung der jeweils nächste Zug pro Fahrtrichtung auf den beiden Gleisen die Unfallstelle passieren (bitte genaue Angabe zum Zug inkl. Zugtyp, Zugnummer und Fahrtziel)?
6. In welcher Entfernung vor dem Schadensort kam der jeweils erste Zug pro Fahrtrichtung auf der Rheintalbahnstrecke zum Stehen, nachdem die Strecke gesperrt wurde, und um welche Züge handelte es sich (bitte genaue Angabe zum Zug inkl. Zugtyp, Zugnummer und Fahrtziel)?
7. Wie viele der von der DB in der Pressekonferenz vom 15. August. zur Verfügung stehenden Ausweichtrassen standen nach Kenntnis der Bundesregierung auf den verschiedenen Umleitungsrouten zur Verfügung, und wie viele davon wurden tatsächlich genutzt (bitte jeweils tagesgenaue Angaben – verfügbar/genutzt – seit dem Tag der Havarie je Umleitungsstrecke und sofern möglich je Fahrtrichtung)?
8. Wie erklärt die Bundesregierung die Diskrepanz zwischen der Anzahl der möglichen Umleitungstrassen und der tatsächlich genutzten Trassen?
9. Hält die Bundesregierung bei Baustellen wie für den Rastatter Tunnel generell Krisenszenarien für erforderlich, um im Falle ungeplanter Ereignisse wie nun eingetreten schnell ein Umleitungskonzept zur Hand zu haben?
10. Welche infrastrukturellen Defizite (z. B. fehlende Elektrifizierung, fahrbare Zuglänge kleiner 740 m, zu geringe Lichtraumprofile) behindern die reibungslose Umleitung auf andere Strecken, wie beispielsweise die Südbahn, Bodenseegürtelbahn, Hochrheinbahn, die Umfahrungen über Wörth und Straßburg (zu den möglichen Umfahrungen siehe auch Deutsche Verkehrs-Zeitung vom 18. August 2017, Seite 3)?
11. Hätte der Baustellenunfall nach Ansicht der Bundesregierung vermieden werden können?
12. Welche Ursachen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung für den Baustellenunfall in Rastatt?
13. Haben sich die Gleise an der Tunnelbaustelle nach Kenntnis der Bundesregierung plötzlich oder allmählich, also über einen Zeitraum von mehreren Stunden oder gar Tagen, abgesenkt?
14. Handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung um ein neues Tunnelbauverfahren, das die Deutsche Bahn zur Anwendung gebracht hat (laut Badischer Zeitung vom 16. August 2017, Titel „Ein Sarkophag für die Bohrmaschine“, hatte die DB vor der Tunnelhavarie von einer „Weltpremiere“ gesprochen, nach dem Unfall hingegen von einer „vielfach bewährten“ Bauweise), und was ist am angewandten Verfahren konkret neu bzw. was wurde konkret bereits in Deutschland zur Anwendung gebracht?
15. Bei welchen anderen Tunnelbauvorhaben kam das Verfahren in vergleichbarer Konstellation (Einsatz von Tunnelbohrmaschine und Vereisungstechnik bei geringer Überdeckung, schwierigen geologischen Bodenverhältnissen mit Sand und Kies und oben laufendem Bahnbetrieb mit entsprechenden Erschütterungen) nach Kenntnis der Bundesregierung bisher zum Einsatz?
16. Bei welchen anderen Tunnelbauvorhaben unter Beteiligung des bundeseigenen Unternehmens Deutsche Bahn kommt ein vergleichbares Verfahren nach Kenntnis der Bundesregierung noch zum Einsatz oder ist der Einsatz geplant?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

17. Welche Planungsvarianten für eine tiefere Unterfahrung der Rheintalbahnstrecke mit einer Tunnelbohrmaschiene am Südende der Rheintalbahnstrecke gab es nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte Tiefe und geplante Kosten angeben), und aus welchen Gründen wurden diese nicht ausgewählt?

18. Gab es nach Kenntnis der Bundesregierung Planungen für ein anderes Bauverfahren (z. B. Bau der Unterführung der Rheintalbahn in offener Bauweise inkl. einer temporären Schienenverlegung der Rheintalbahn), wenn ja, bitte angeben, welches (inkl. Kostenschätzung), und warum wurde dieses nicht gewählt, wenn nein, warum nicht?

19. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung korrekt, dass der Ausschreibungsentwurf für den Tunnelbau vorsah, für jede Tunnelröhre den Schildtunnelvortrieb am Zielschacht des Schildtunnels vor Erreichen der Rheintalbahn zu beenden und den Vortrieb unterhalb der Rheintalbahn in Spritzbetonbauweise von Süden her aus einem südlich der Rheintalbahn gelegenen Zwischenschacht bis zum Zielschacht für den Schildtunnel im Schutz eines Volleisrings durchzuführen (vgl. www.ernst-und-sohn.de/sites/default/files/uploads/produkte/buecher/probekapitel/9783433031681_leseprobe_end.pdf)?

20. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung korrekt, dass von der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft eine Änderung des Vortriebskonzepts ausgearbeitet wurde, das vorsieht, den Schildvortrieb nicht am ursprünglichen Zielschacht des Schildtunnels vor der Rheintalbahn enden zu lassen, sondern auch die Rheintalbahn mit der Tunnelvortriebsmaschine zu unterfahren?

21. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung korrekt, dass es sich bei dem von der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft geänderten Vortriebskonzept um ein günstigeres und schneller durchzuführendes Verfahren handelt?

22. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung korrekt, dass bei dem von der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft geänderten Vortriebskonzept ein Ringspaltmörtels in vereisten Baugrund zum Einsatz kommt und Anwendungen mit derartigen Ringspaltmörteln bisher nicht bekannt oder dokumentiert sind?

23. Wie wird der Tunnel, der zur Stabilisierung des Baustellenbereiches und der Gleisanlagen mit Beton verfüllt wurde, nach Kenntnis der Bundesregierung fertiggestellt?

    Welches Tunnelbauverfahren wird zur Anwendung kommen?

    Kann die Bundesregierung ausschließen, dass es zu einer planfeststellungsrelevanten Planänderung kommen wird?

24. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, dass die Deutsche Bahn über YouTube bereits einen Monat vor dem Baustellenunfall von „Trainboy 111143146“ auf Auffälligkeiten im betreffenden Bahnabschnitt hingewiesen wurde (vgl. DVZ vom 18. August 2017, Seite 1), und was hat die Deutsche Bahn, die auf den Hinweis mit den Worten „Vielen Dank für den Hinweis. Wir werden die Informationen an die zuständige Stelle im Unternehmen weiterleiten.“ nach Kenntnis der Bundesregierung daraufhin veranlasst?

25. Über welche Informationen verfügt die Bundesregierung, dass laut eines Augenzeugen die Anlage zur Vereisung zu früh heruntergefahren worden sein soll (s. Badische Zeitung: „Sperrung der Rheintalbahn könnte noch Wochen dauern“ vom 19. August 2017)?

26. Wie bewertet die Bundesregierung die Kapazitäten des Schienennetzes in Deutschland für die Anforderungen des Personen- und des Güterverkehrs ganz allgemein und für den Südwesten im Speziellen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

27. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussagen der Allianz pro Schiene, wonach der „Fall Rastatt“ zeige, „dass man dringend die Kapazitäten im Schienenverkehr ausbauen müsse“ (Südwestpresse 18. August 2017: „Auf der Suche nach alternativen Strecken“)?

28. Ist für Situationen wie in Rastatt, bei denen sich der Gleiskörper absenkt, die Errichtung von Behelfsbrücken denkbar und hält es die Bundesregierung für vorstellbar, dass dafür die Bundeswehr eingesetzt wird (DER SPIEGEL vom 18. August 2017: „Bundeswehr soll Behelfsbrücke an Rheintalstrecke bauen“)?

29. Wie groß muss nach Kenntnis der Bundesregierung die Mindestüberdeckung bei der Anwendung des angewandten Tunnelbauverfahrens mindestens sein, und wie groß war sie im Bereich der Unfallstelle mindestens/höchstens?

30. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund des Baustellenunglücks in Rastatt den Tunnelbau für Stuttgart 21, und braucht es aus Sicht der Bundesregierung eine kritische Neuüberprüfung der in Stuttgart angewendeten Tunnelbautechnik?

31. Wodurch unterscheidet sich das Tunnelbauverfahren in Stuttgart für das Projekt Stuttgart 21 von dem in Rastatt angewendeten?

32. Ist das in Stuttgart für den Bau von Stuttgart 21 bereits angewendete und in Zukunft geplante Tunnelbauverfahren neu, so wie es Staatssekretär Barthle in der Fragestunde am 14. Dezember 2016 auf eine Frage des Abgeordneten Gastel ausgesagt hat („Das neue Bauverfahren erfüllt nach Angaben der Deutschen Bahn AG zum heutigen Tag die gestellten Erwartungen“)?

    Wenn es neu ist, wie bewertet die Bundesregierung es dann, dass ein neues Verfahren angewandt wird?

    Wenn es nicht neu ist, wo wurde es dann bereits im Bahnbau zur Anwendung gebracht?

33. Welche Rückschlüsse und Konsequenzen zieht die Bundesregierung für den ebenfalls entlang der Rheintalbahn geplanten Güterzugtunnel unter Offenburg, wo nach Aussage von DB Netz „die geologisch-hydrologischen Voraussetzungen von Rastatt und Offenburg sind nahezu identisch“ sind (vgl. Baden-online „Offenburger Delegation besucht Tunnel-Baustelle in Rastatt“ vom 24. Oktober 2016) um dort die Sicherheit der Stadt und der bestehenden Infrastruktur sicherzustellen?

34. Hält die Bundesregierung die Aufnahme von durch das Land Baden-Württemberg angemeldeten Ausbauprojekten wie der Bodenseegürtelbahn (Abschnitt zwischen Friedrichshafen und Radolfzell) in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans für geboten, nachdem die Aussage der Bundesregierung, wonach „für diese Projekte kein Bedarf besteht und sie ausschließlich auf den SPNV beschränkt blieben ...“ (Bundestagsdrucksache 18/12757, Antwort zu Frage 28) spätestens durch die Nutzung dieser Strecke als Ausweichstrecke für den SGV nach der Sperrung der Rheintalbahn nicht mehr zutrifft?

35. Welche staatlichen Behörden ermitteln im Zusammenhang mit diesem Baustellenunglück, und wann haben sie jeweils die Ermittlungen aufgenommen?

36. Weshalb führt die Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU) keine Ermittlungen durch (Badische Zeitung vom 19. August 2017, „Sperrung der Rheintalbahn könnte Wochen dauern“)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

37. Hält die Bundesregierung eine Unfalluntersuchung durch eine staatliche Behörde bei Baustellenunfällen an Bahnstrecken ohne Verunfallung von Zügen wie in diesem Fall für notwendig, und wenn ja, in welcher Form, und wenn nein, weshalb nicht?

38. Ging nach Einschätzung der Bundesregierung durch den Baustellenunfall Vertrauen in die Fähigkeiten der Deutschen Bahn verloren und wie wirkt sich der Unfall nach Einschätzung der Bundesregierung auf das Vertrauen der Öffentlichkeit gegenüber dem bundeseigenen Bahnkonzern beim Ausbau der Rheintalbahn und dem Bau von Stuttgart 21 aus?

39. Wie wird sich das Baustellenunglück von Rastatt nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Zeitplan für den Rastatter Tunnel auswirken, und wie wird es sich auf den Zeitplan für den Ausbau der Rheintalbahn insgesamt auswirken?

40. Was wurde nach Kenntnis der Bundesregierung unternommen, um die laufenden bzw. geplanten Streckensperrungen auf den Umleitungsrouten (z. B. Gäubahn, Hochrheinbahn) abzukürzen bzw. zu vermeiden und welche zusätzlichen Kosten fallen hierfür an?

41. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung uns vorliegende Informationen zu, wonach noch in der Woche nach der Havarie bei Rastatt die weitere Gleise auf der Baustelle der Gäubahn zwischen zwischen Herrenberg und Böblingen entfernt wurden, obwohl absehbar war, dass die Strecke so schnell wie möglich als Umfahrung für die gesperrte Rheintalbahn gebraucht werden würde?

42. Wie bewertet es die Bundesregierung, dass für die „kritische“ Phase der Bauarbeiten auf der Rheintalbahn (Unterfahrung der bestehenden Strecke) parallele Streckensperrungen auf den deutschen Umfahrungsrouten geplant und genehmigt wurden (z. B. der Gäubahn oder Hochrheinbahn), und plant die Bundesregierung, hier zukünftig Vorsorge zu treffen, indem für diese Zeiten Sperrungen nur im äußersten Notfall genehmigt werden?

43. Welche Mehrkosten (z. B. durch Trassenentgelte, Diesellokomotiven, etc.) entstehen den Güterverkehrsunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Umleitungsverkehr?

    Bestehen nach Ansicht der Bundesregierung Entschädigungsansprüche seitens der Güterverkehrsunternehmen?

44. Welche Vertreter der Bundesregierung oder anderer staatlicher Bundesinstitutionen oder der Bundesregierung haben an der Sitzung des runden Tisches zur Rheintalbahnsperrung im Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg (erstmal zusammengekommen am 18. August 2017) teilgenommen (bitte für jede Sitzung den Namen, Institution und Funktion der Teilnehmer angeben), und ist geplant, dass vorgenannte Vertreter an zukünftigen Sitzungen teilnehmen werden?

45. Sofern an den Runden Tischen zur Sperrung der Rheintalbahn keine Vertreter von staatlichen Bundesinstitutionen oder der Bundesregierung teilgenommen haben, warum nicht?

46. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die angewandte Tunnelbauweise gewählt wurde, um die Bewertung beim Nutzen-Kosten-Faktor möglichst günstig erscheinen zu lassen, wie es der Professor für Eisenbahnwesen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Prof. Eberhard Hohnecker, vermutet (Stuttgarter Zeitung vom 24. August 2017, „Hat die Bahn Risiken vernachlässigt“)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

47. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass der voraussichtliche Schaden durch den Baustellenunfall bald in einem dreistelligen Millionenbereich liegen wird, wie es der Professor für Eisenbahnwesen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), Prof. Eberhard Hohnecker, vermutet (Stuttgarter Zeitung vom 24. August 2017, „Hat die Bahn Risiken vernachlässigt“)?

Berlin, den 25. August 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333